

2009-10-27-

Till
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 Diariennr. N2009/6374/IR

Ärendebeskrivning

Det kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten, en gemensam politisk beredning för Kommunförbundet i Norrbotten och Norrbottens Läns Landsting vill lämna följande synpunkter över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021.

Planförslaget är ett resultat av en omfattande process som haft sin utgångspunkt i regeringens infrastrukturproposition 08/09:35 Framtidens resor samt de uppdrag som de fyra trafikverken givits utifrån denna.

Yttrande

Kommunikationspolitiska rådet anser att den låga ambitionsnivån för norra Sverige i förslaget till nationell plan för transportsystemet är helt oacceptabel. I förslaget till nationell plan refereras exempelvis till den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen, vilken antogs i bred enighet av representanter för samtliga organ som företräder det regionala utvecklingsperspektivet i länen, men trots det uteblir till stor del de mycket välmotiverade satsningarna i vår del av Sverige.

Med den utveckling som förväntas på en global marknad under det närmaste decenniet är den mineral- och skogsbaserade industrins möjligheter till bra infrastruktur av avgörande betydelse för dess konkurrenskraft. Det är helt klart att i en jämförelse med industrier på kontinenten är den svenska industrins transportkostnader ofta dubbelt så höga. Sårbarheten i den högteknologiska basindustrin i Norrbotten är mycket stor inom transportledet. Järnvägssystemet i norra Sverige har idag besvärande flaskhalsar och kapacitetsbrister som försvårar för industrin att på någorlunda lika villkor konkurrera med andra. Green Cargo har i en tidigare rapport visat på järnvägssträckningar som inte klarar en ökning av tågtrafiken med ytterligare 5 % i landet. Det rör sig om en handfull flaskhalsar där stambanan mellan Boden och Vännäs är en utpekad sträcka, dvs. den sträcka där Norrbottenbanan ska byggas.

Sverige är i dag en av de nationer i EU-kollektivet som investerar minst i infrastruktur. Detta kan få negativa konsekvenser för vår förmåga att konkurrera på en global marknad. Nu måste Sverige investera i ett utvecklat järnvägsnät och tillföra rejält mer resurser till infrastruktursatsningar för att långsiktigt vara en konkurrenskraftig nation.

Kommunikationspolitiska rådet vill kraftfullt markera att Norrbotten är den strategiskt mest nödvändigaste och betydelsefulla infrastrukturinvestering för regionens utveckling. Norrbotten är en viktig del i Botniska korridoren som utgör en strategisk transportlänk vilken sammanbinder den Nordiska triangeln med Northern Axis. Botniska korridoren är ett betydelsefullt godstransportstråk för råvaruförsörjningen inom EU och kan bli en del av ett framtida europeiskt stomnät (core network) inom TEN-T. Bygandet av Norrbotten och en upprustning av Ostkustbanan är ett måste för att möta efterfrågan på transporter från industrin i norra Sverige. Då kommer också tvärbanornas betydelse att öka eftersom dessa öppnar möjligheter för omledning av trafik. Här ser skogsindustrin en nyttoanvändning av tvärbanan Arvidsjaur – Jörn. Med Norrbotten bedöms transportkostnaderna för näringslivet minska med cirka 20-30 procent. Norrbotten ger även en positiv synnergieffekt på regionförstoring då restiden halveras vilket ökar pendlingsmöjligheter och ger större arbetsmarknadsregioner.

I den nu gällande planen ingår en första etapp av Norrbotten och vår bestämda uppfattning som politiska företrädare för Norrbotten är att detta måste fullföljas via finansiering i den kommande planen. Aktörer från regionen arbetar via Norrbotten AB med att ta fram en affärsplan som innefattar olika affärsmodeller på finansieringslösningar och där regionen är med och bidrar.

Kommunikationspolitiska rådets uppfattning är att rejäla satsningar på bärighetshöjande åtgärder behövs både på det prioriterade och på det finmaskiga vägnätet för vårt näringslivs konkurrenskraft. Bärighetsåtgärder är mycket viktiga för boende längs det finmaskiga vägnätet och för näringslivet, främst då skogsindustrin. Det är därför oacceptabelt med den halvering av medel som skett jämfört med föregående tioårsperiod. Därtill genom att nya åtgärdsområden tillkommit minskar utrymmet ytterligare till faktiska bärighetsåtgärder, till exempel tjälsäkring. Jämfört med det dokumenterade behovet idag på ca 14 miljarder kronor är de nationella medlen som satsas långt ifrån tillräckliga. Därför anser rådet att bärighetsmedlen kraftigt måste förstärkas och riktas till faktiska bärighetsåtgärder samt att den föreslagna satsningen är helt orimlig mot bakgrund av dokumenterat behov.

Kommunikationspolitiska rådet är mycket kritisk till förslaget avseende drift och underhåll i vägnätet. Där framgår att det för Vägverket Region Norr, där såväl Västerbottens län och Norrbottens län ingår, anvisas 1 106 miljoner kronor per år, eller sammantaget 13 272 miljoner kronor för hela planperioden. Detta innebär cirka 12 procent av landets samtliga medel. Även om det är rimligt att mer trafikerade områden kan kräva en stor andel drift- och underhållsmedel kan det inte i jämförelse uppvägas mot det behov av medel som vårt stora vägnät och särskilda förhållanden avseende vinterunderhåll kräver. Kommunikationspolitiska rådet anser det mycket viktigt med höjd trafiksäkerhetsstandard vilket kräver stora investeringar i vägnätet. Det är orimligt att med föreslagna ramar klara det omfattande behov av åtgärder som behövs för att uppnå de uppställda trafikpolitiska målen. Förbättringsåtgärder i strategiska huvudstråk som E4 och E10 är nödvändiga. Högtrafikerade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhetssynpunkt bli utbyggda och mötesseparerade. RV 97 mellan Luleå och Boden är en av landets trafikfarligaste väg med hög trafikintensitet vilket kräver nödvändiga åtgärder.

Norrbotten och dess invånare drabbas hårdare pga. långa pendlingsavstånd än andra regioner i Sverige och vårt näringslivs konkurrenskraft drabbas extra hårt, då de förutom dålig vägstandard idag redan har höga transportkostnader och långt till marknaden. Enligt vår bestämda uppfattning indikerar de namngivna åtgärderna i planförslaget en mycket stor kantring av resurserna till storstadsområdena. Om detta också blir regeringens beslut innebär detta att norra Sveriges möjligheter att fortsatt bidra till den svenska välfärden allvarligt hotas.

Kommunikationspolitiska rådet kan inte heller acceptera att pga. inte tillräckliga ekonomiska resurser ska Norrbotten och dess invånare drabbas negativt genom sänkningar av hastigheter på statliga vägnätet. Kommunikationspolitiska rådet har i yttrande bestämt motsatt sig Vägverket Region Norr förslag till nya hastighetsgränser på länets vägar. Förslaget innebar en hastighetssänkning på 122 mil av länets totala 172 mil riksvägar och primära länsvägar.

Den nu i dagarna tagna beslutet av Vägverket Region Norr får långtgående konsekvenser för kommunerna och näringslivet genom försämrad tillgänglighet, minskad arbetspendling samt fler konkurrensnackdelar. Skogsnäringen och biltestverksamheten riskerar att drabbas mycket negativt. Beslutet saknar ett regionalt utvecklingsperspektiv och medför mycket negativa konsekvenser för näringslivet och sysselsättningen. Trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom att medel avsätts nationellt för att klara behoven av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och inte genom att sänka hastighetsgränserna och försämra pendlingsmöjligheterna. Resonemanget att hastigheterna på sikt kan höjas igen håller inte då det redan idag kan konstateras att behovet av vägunderhåll bara ökar samtidigt som medel som avsätts långtifrån motsvarar de åtgärder som skulle behövas.

Kommunikationspolitiska rådet delar uppfattningen om behovet av att olika transportslag bildar ett samverkande hållbart transportsystem. Därför är det betydelsefullt att de slutsatser och prioriteringar som kommit fram i de utredningar som gjorts avseende flygplatser, hamnar och kombiterminaler får genomslag i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Effektiva och hållbara sjötransporter av våra råvaror har en strategisk betydelse i de helhets transportslags lösningar som är nödvändiga. Vi vill understryka den långsiktiga betydelsen av satsningar på utpekade strategiska hamnar i kombination med investeringar i transportslag i dess närhet för effektiva centrala noder i transportsystemet. Det möjliggör ett säkerställande av näringslivets behov av ökade godsvolymer med logistiskt fungerande transporter och en minskad miljöbelastning. De norrländska hamnarna under begreppet North Sweden Seaport med Luleå som nav har stor betydelse för hela landets godstransportsystem för råvaruimport/export. Fungerande isbrytarverksamhet är även en förutsättning för hela sjöfarten i Bottenhavet och Bottenviken.

Norrbottens geografiska förutsättningar och avstånden till viktiga marknader både inom och utanför länet ställer höga krav på sam-modalitet där goda flygförbindelser har en avgörande betydelse. För inlandet som saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider är flyget direkt avgörande för näringslivet. Därtill känner kommunikationspolitiska rådet en viss oro avseende framtiden för icke-statliga flygplatser och Trafikutredningens förslag att regionerna tar över ansvaret för upphandling av trafik som Rikstrafiken idag upphandlar. De medel på 80 Mkr som flygupphandlingen kostar idag ska fördelas ut på regionerna men till nästa upphandling om två år beräknas kostnaderna öka rejält. Vem ska bekosta mellanskillnaden? Här måste staten ta ett ekonomiskt ansvar och skapa förutsättningar för tillgänglighet i alla delar av landet genom upphandlad flygtrafik. Här måste det till en genomgripande belysning hur framtida upphandlingar ska ske och hur formerna för detta i så fall ska se ut.

Kommunikationspolitiska rådet saknar en beredskap från regeringens sida avseende nya stora satsningar inom näringslivet vilket nu planeras inom gruv- och mineralindustrin i Tornedalen och intilliggande gränstrakter i Finland. Det kräver omfattande infrastrukturinvesteringar och då får inte dessa ställas mot av regionens gemensamt gjorda prioriteringar. Här måste staten utifrån rimliga bedömningar värdera möjligheter till tillväxt ur ett nationellt och regionalt perspektiv samt tillskjuta medel till investeringar utifrån vad som åligger statens ansvarsområde.

Sammanfattningsvis är kommunikationspolitiska rådets samlade bedömning att förslaget till nationell plan är helt oacceptabel ur vårt läns perspektiv. Vår grundinställning är att det faktiska ansvarstagandet för infrastruktur ligger på staten som ska garantera medel och att likvärdiga förutsättningar ges för förverkligande av regional tillväxtpolitik i hela landet. De tidigare direktiven att regionens behov ska styra föreligger inte då tillräcklig hänsyn i förslaget inte tagits till de regionala systemanalyserna. De

transportpolitiska målen kommer inte att bli uppfyllda pga. för snålt angivna budgetramar och bidrar därför inte till nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet och en positiv regional utveckling. Ambitionen att få till stånd en utveckling mot mera trafikslagsövergripande transportlösningar är mycket positivt men tillräckliga satsningar i förslaget till nationell plan saknas för att uppnå det.

Avslutningsvis har Kommunförbundet Norrbotten och Norrbottens Läns Landsting sin bestämda uppfattning att Norrbotten har alla möjligheter att vara en framgångsrik och konkurrenskraftig region i Sverige och Europa, men det kräver visionära satsningar på infrastruktur i norra Sverige. Som politiska företrädare för Norrbotten är vår starka förhoppning att regeringen säkerställer finansiering av Norrbottenbanan etapp ett i den nationella planen som en avgörande strategisk satsning för nationen Sverige och dess konkurrenskraft. Svensk ekonomi är i hög grad beroende av den exportintensiva norrländska industrin därför är satsningar på det norrländska järnvägsnätet en ytterst nationell angelägenhet.

För kommunikationspolitiska rådet



Karl Petersén

Ordf. i
Kommunförbundet Norrbotten



Kent Ögren

Landstingsstyrelsens ordf.
Norrbottens Läns Landsting